

El Puerto de Tribugá y las nefastas consecuencias que se colaron en el Plan de Desarrollo

Pablo Catatumbo, quien caminó el Pacífico colombiano en sus años de guerra, prende las alarmas por el proyecto aprobado en Cámara y espera atajarlo cuando llegue al Senado

Por: **Pablo Catatumbo** (<https://www.las2orillas.co/author/2orillas/>)
mayo 07, 2019



La posibilidad que le abrió la aprobación del Plan Nacional de Desarrollo al puerto de Tribugá, según el artículo 109 "CONCESIONES PORTUARIAS SOBRE NUEVOS EMPLAZAMIENTOS" representa riesgos latentes tanto para las comunidades y los ecosistemas del Chocó como para las dinámicas económicas locales que hacen parte de su idiosincrasia e identidad.

La construcción de un puerto de 3.600 metros de longitud y 20 metros de profundidad produciría un "ecocidio" debido a que en esta región se encuentran ubicados ecosistemas frágiles y de suma importancia para la vida: los bosques húmedos chocoanos, manglares y estuarios costeros, y los arrecifes rocosos.

Varios de ellos han obtenido algunas medidas de protección coordinada con las comunidades locales, como son las Unidades Ambientales Costeras (UAC) del Pacífico Norte y Baudó-San Juan, la Zona Exclusiva de Pesca Artesanal (Zepa), el Parque Nacional Natural Utría y el Distrito Regional de Manejo Integrado (DRMI) Tribugá- Cabo Corrientes.

Muchos de estos ecosistemas serían afectados tanto por la construcción del puerto, como por las vías en medio de la selva que pasarían por la Serranía del Baudó, que conectarían a Pereira con los municipios de Las Ánimas, en medio del Chocó, y de Nuquí en la costa. Operaciones que pondrían en riesgo cerca de 1,865 hectáreas de manglares en el Pacífico y la exuberante vegetación de la selva chocoana, además del resto de componentes ecológicos, étnicos y lingüísticos que hacen de esta región una muestra única de megadiversidad planetaria.

A ello le sumáramos, la interrupción del corredor migratorio de la ballena jorobada. Estudiosos del tema estiman que anualmente arriban 1.500 ballenas, que recorren más de 8.500 kilómetros desde la Antártida hasta las aguas cálidas de esta región del país para aparearse y dar a luz a sus crías.

Además, serían irreversibles las afectaciones sobre una de las poblaciones más marginadas del país: los pescadores artesanales.

Se estima que en esa región habitan alrededor de 300 familias que dependen de esa práctica, ubicadas en las comunidades del Valle, Arusí, Partadó, Termales, Joví, Coquí, Panguí, Tribugá, Jurumbirá y Nuquí. Es importante resaltar que la pesca de camarón en Nuquí representa el 80% de la extracción industrial y artesanal de este crustáceo. Lo que pondría en riesgo esta práctica como actividad económica y como parte de la cultura chocoana.

Este puerto, que lleva en discusión desde finales de 1989, fue considerado junto a dos posibilidades más: la construcción de un puerto en Málaga y el mejoramiento del puerto de Buenaventura: si bien las tres fueron consideradas viables, la de Tribugá siempre fue vista como la de mayor impacto ambiental por la afectación de los ecosistemas sensibles.

Hoy, a casi veinte años de iniciada esta discusión, son varios los frentes que denotan la inviabilidad del proyecto: el Plan de Ordenamiento Físico, Portuario y Ambiental, que clasificó a finales de los 90 al Pacífico como territorio de restricciones ambientales significativas, recomendando a su vez, la estrategia de expansión mediante ampliación del puerto de Buenaventura.

De la misma manera, el INVEMAR (Instituto de Investigaciones Marinas y Costeras) mediante concepto técnico realizado en 2008, califica al proyecto como inviable, insistiendo también en la alternativa de ampliar el puerto de Buenaventura. Sumado a este concepto, El Plan de Manejo del Distrito Integrado al Golfo de Tribugá-Cabo Corrientes, declarado en 2014, expresa tácitamente que los mega-proyectos amenazan de forma significativa y grave la conservación marino-costera, porque crean presiones al espacio e imponen retos sobre la compatibilidad entre conservación y desarrollo.

Los sectores proclives a la construcción de la obra justifican el impacto negativo de la misma, en los múltiples estudios ambientales, sociales, biológicos etc. sobre la prevención y/o capacidad de recuperación o la resiliencia de un ecosistema que recibe un impacto tan fuerte como es la construcción de un puerto.

Sin embargo, más allá de esa capacidad de recuperación que se haya estimado, hay desastres, eventos, situaciones, que están por fuera de esos estudios, como por ejemplo el caso de Drummond en 2013, cuando por un error en una barcaza se arrojaron más de 3000 toneladas de carbón al mar en la Bahía de Santa Marta con todos los efectos sobre el ecosistema que pudo significar, o más recientemente, el caso de Hidroituango, y sus lamentables consecuencias en el río Cauca.

Además, las comunidades locales, que dependen del turismo y la pesca artesanal se encontrarían confinadas y gravemente afectadas por el desarrollo del proyecto. Es decir, se empieza a esbozar un despojo de la población local y sus modos de vida.

Precisamente el impacto económico es otro argumento que aducen los defensores del proyecto, para quienes las comunidades se verían claramente beneficiadas económicamente. Sin embargo, aunque este tema se puede desarrollar más ampliamente en otra oportunidad, podemos tener como referencia el caso del puerto de Santa Marta, por donde se exporta fundamentalmente carbón y petróleo, donde el desbalance entre las regalías producidas y los impuestos generados y la inversión social y el casi inexistente beneficio de las comunidades locales salta a la vista.

Así pues, la aprobación del PND a pupitrazo limpio es un síntoma de las dinámicas de ingobernabilidad, es difícil pensar un panorama menos hostil y con menor censura para las voces locales de estas regiones.

Debemos optar por generar un debate amplio, informado y de cara al país de las implicaciones del Puerto de Tribugá. Aliando a todos quienes creemos en la apertura democrática y participativa para definir el rumbo del país en transición en que vivimos.

-Publicidad-

Las2orillas.co en su email. ¡SIN COSTO!

Inscríbese para recibir los boletines de noticias a diario y manténgase informado

Escribe en este campo tu nombre

Escribe acá tu correo electrónico

Suscribirme

Etiquetas: Colombia (<https://www.las2orillas.co/tag/colombia/>), Pablo Catatumbo (<https://www.las2orillas.co/tag/pablo-catatumbo/>), Puerto de Tribugá (<https://www.las2orillas.co/tag/puerto-de-tribuga/>)

6619

Like 515

Twitter

55



Los comentarios son realizados por los usuarios del portal y no representan la opinión ni el pensamiento de Las2Orillas.CO
Lo invitamos a leer y a debatir de forma respetuosa.
Hacer comentario - Leer comentarios